

Wälzlager in Luftfahrzeugen

Gebiet der Erfindung

Die Erfindung betrifft ein Wälzlager, das in Luftfahrzeugen insbesondere Hub-schraubern eingesetzt wird.

Bei Luftfahrzeugen bestehen besondere Anforderungen bezüglich des Leichtbaus. Aus diesem Grunde müssen auch die Wälzlager, die in diesen Luftfahrzeugen eingesetzt werden, den Anforderungen bezüglich Leichtbau genügen. Bei den gleichzeitig gestiegenen Forderungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Wälzlager hat sich das Problem ergeben, dass übliche durchhärtende Wälzlagerstähle aufgrund der bei den hohen Belastungen möglicherweise auftretenden Rissen so nicht mehr verwendet werden können.

In der DE 8711624 U wird ein Wälzlager für Fluganwendungen gezeigt, das den Forderungen nach Leichtbau genügt, jedoch eine sehr schwer herzustellende Form aufweist. Trotz der aufwendigen Form dieses Wälzlagers bzw. der Wälzlageringringe sind die Anforderungen nach möglichst geringer Rissneigung mit dieser Form nicht gelöst.

Aufgabe der Erfindung

Es besteht also die Aufgabe ein Verfahren für dünnwandige Wälzlageringringe in Fluganwendungen vorzuschlagen, bei dem die Rissgefahr reduziert ist.

Beschreibung der Erfindung

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale im kennzeichnenden Teil des Anspruches 1 gelöst.

Der Kern der Erfindung besteht darin, dass die Laufringe des Wälzlagers in der Randschicht gehärtet werden. Durch diese Randschichthärtung ist es möglich, auch bei dünnwandigen Werkstoffen die Rissgefahr deutlich zu reduzieren. Durch die geringere Kernhärte der Laufringe wird eine mögliche Rissbildung, die in den Laufflächen bzw. im Wälzkontakt ihren Ursprung nimmt, an der weiteren Ausbreitung gehindert.

Besonders positive Eigenschaften der erfinderischen Ringe ergeben sich bei einer Oberflächenhärte im Bereich der Laufringe von $> 613 \text{ HV}$ (56 HRC) sowie einer Kernhärte in den dünnwandigen Ringen von $> 285 \text{ HV}$ (28 HRC). Die Kernhärte wird in einer Tiefe zwischen 8% des Wälzkörperdurchmessers und 90% der Wandstärke der Laufbahn im Laufbahngrund erreicht.

In diesem Zusammenhang wird von dünnwandigen Laufringen dann gesprochen, wenn der Teilkreisdurchmesser (T_k) im Verhältnis zum Wälzkörperdurchmesser (D_w) größer gleich 20 ist. ($T_k / D_w \geq 20$).

Kurze Beschreibung der Figuren

Figur 1 zeigt ein einreihiges Rillenkugellager im Schnitt

Figur 2 zeigt ein zweireihiges Schrägkugellager im Schnitt

Ausführliche Beschreibung der Zeichnungen

In der Figur 1 wird ein einreihiges Rillenkugellager 1 gezeigt. Der Außenring 3, der Innenring 4 und die Wälzlager 6 sind dargestellt. Der Bereich der Oberflächenhärte 7 von $\geq 613 \text{ HV}$ ist um den Bereich der Laufbahn herum eingezeichnet. Der Bereich der Kernhärte 8 schließt sich an den Bereich der Oberflä-

chenhärte 7 an. Die Lage des Teilkreisdurchmessers T_k sowie der Wälzkörperdurchmesser D_w sind der Zeichnung aufgeführt. Der Teilkreisdurchmesser T_k ist auf den Mittelpunkt zweier gegenüberliegender Kugeln bezogen.

In der Figur 2 ist ein zweireihiges Wälzlager in Form eines zweireihigen Schrägkugellagers dargestellt. Der gemeinsame Außenring 5 umfasst zwei Laufbahnen, in denen die Kugeln 6 abwälzen. Dieses zweireihige Schrägkugellager 2 hat zwei Innenringe 4. Die Lage des Teilkreisdurchmessers T_k und des Wälzkörperdurchmessers D_w sind Analog zur Figur 1 gezeichnet. Der Bereich der Oberflächenhärte von ≥ 613 HV ist im Bereich der Laufbahn sowohl des Innenringes 4 als auch des Außenringes 5 dargestellt. Der zusammenhängende Bereich der Oberflächenhärte von zwei benachbarten Laufbahnen 7a ist dargestellt. Bei Bauteilen mit zwei Laufbahnen gibt es auch die Möglichkeit, den Bereich der Oberflächenhärte 7 getrennt um die Laufbahnen zu legen.

Bezugszeichenliste

- | | |
|-------|--|
| 1 | einreihiges Wälzlager, Rillenkugellager |
| 2 | zweireihiges Wälzlager, Schrägkugellager |
| 3 | Außenring |
| 4 | Innenring |
| 5 | Außenring zweireihig |
| 6 | Wälzkörper |
| 7 | Bereich der Oberflächenhärte an der Laufbahn |
| 7a | Bereich der Oberflächenhärte für zwei Laufbahnen |
| 8 | Bereich Kernhärte |
| T_k | Teilkreisdurchmesser |
| D_w | Wälzkörperdurchmesser |

Ansprüche

Wälzlager in Luftfahrzeugen

1. Ein- oder mehrreihiges Wälzlager (1, 2) mit dünnwandigen Laufringen (3, 4, 5), **dadurch gekennzeichnet**, dass die Laufringe (3, 4, 5) aus einem martensitischen, durchgehärteten Stahl bestehen und folgende Merkmale aufweisen:
 - eine Oberflächenhärte (7, 7a) von ≥ 613 HV (56 HRC) im Bereich der Laufflächen,
 - eine Kernhärte (8) von ≥ 285 HV (28 HRC),
 - eine Differenz (Δ) zwischen Oberflächenhärte und Kernhärte ≥ 150 HV (9HRC),
 - ein Erreichen der Kernhärte in einer Tiefe zwischen 8 % des Wälzkörperdurchmessers und 90 % der Wandstärke im Laufbahngrund unter der Laufbahn,
 - ein Verhältnis des Teilkreisdurchmessers T_k zum Wälzkörperdurchmesser D_w von ≥ 20 .
2. Wälzlager nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Härte bei einer Tiefe von 4 % vom Wälzkörperdurchmesser D_w höchstens 70 HV (4 HRC) niedriger liegt als an der Oberfläche.
3. Wälzkörper nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Laufringe (3, 4, 5) aus einem korrosionsbeständigen Stahl bestehen.
4. Wälzlager nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Laufringe (3, 4, 5) mit Befestigungsflanschen und/oder Versteifungselementen versehen sind.

5. Wälzlager nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Wälzkörper (6) aus durchgehärtetem, martensitischem Wälzlagerstahl oder aus randschichtgehärtetem Stahl oder aus korrosionsbeständigem Stahl oder aus Keramik bestehen.
6. Wälzlager nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Wälzkörper Kugeln sind.
7. Wälzlager nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Wälzkörper Rollen sind.

2/2

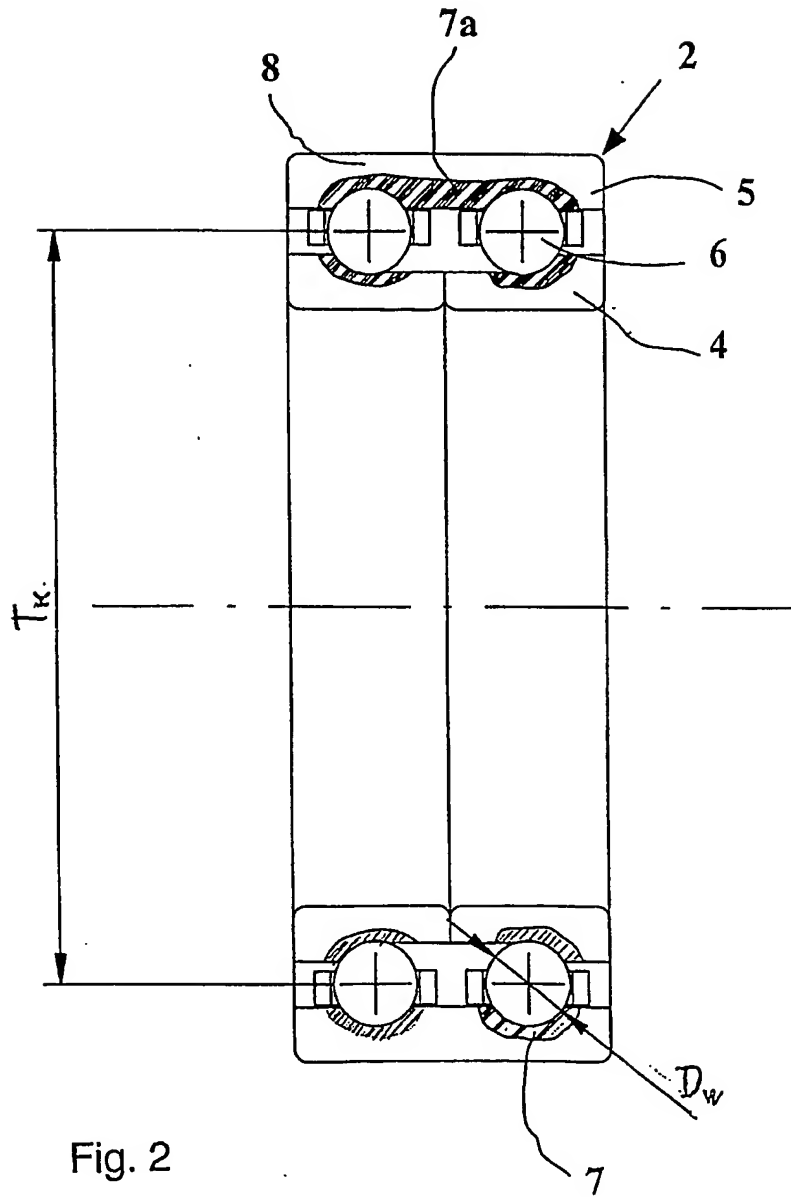


Fig. 2